

LATARNIOWCE

Latarnie morskie cieszą się szczególniejszym sentymentem żeglarzy. A i na szturach lądowych i śródlądowych robią wrażenie. Toteż prawie każdy chętnie odwiedzi strony internetowe latarniom i latarniowcom poświęcone.

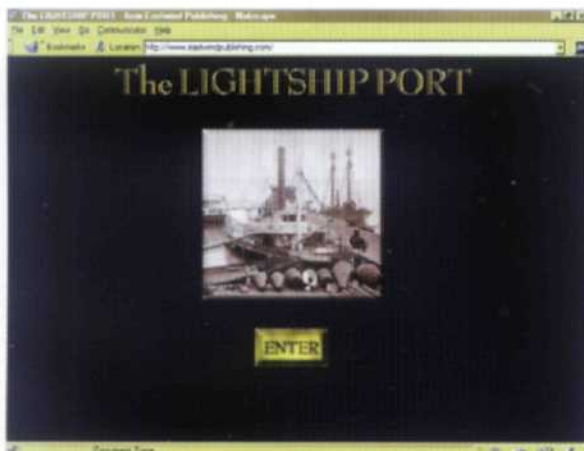
Agata Skowron-Nalborczyk agatanal@orient.uw.edu.pl
Michał „Misiek” Nalborczyk michal@mail.lemat.com.pl

Bezpieczeństwo na morzu to oczywiście latarnie morskie, stawy, boje, ale także dzielne statki, i wcale nie tylko te ratownicze. Mamy tu bowiem na myśli

latarniowce i statki zaopatrzeniowe latarni morskich, obsługujące także boje, gdy te ostatnie zaczęły być stosowane na szeroką skalę.

Tym statkom, pełniącym służbę u wybrzeży Stanów Zjednoczonych, poświęciło piękny serwis w Internecie wydawnictwo Eastwind Publishing, które specjalizuje się w publikacjach na temat historii latarni morskich, latarniowców i innych morskich zagadnień. Serwis ten nazywa się „The Lightship Port” (<http://www.eastwindpublishing.com/>) i sianowi bogate źródło wiedzy na temat statków służących w US Lighthouse Service, ale nie tylko.

Latarniowce współczesne, których okres świetności już właściwie przeminął, zastępowane są bowiem przez łatwiejsze i tańsze w eksploatacji boje, służbę swą pełnią już ponad dwa wieki. Jednak ich początki (jak i wielu innych wynalazków oraz idei) sięgają starożytnego Rzymu. Jak można przeczytać



„The Lightship Port” wydawnictwa Eastwind Publishing



Galeria Galeria archiwalnych zdjęć latarniowców, które pełniły służbę u wybrzeży Stanów Zjednoczonych. "The Lightship Port"



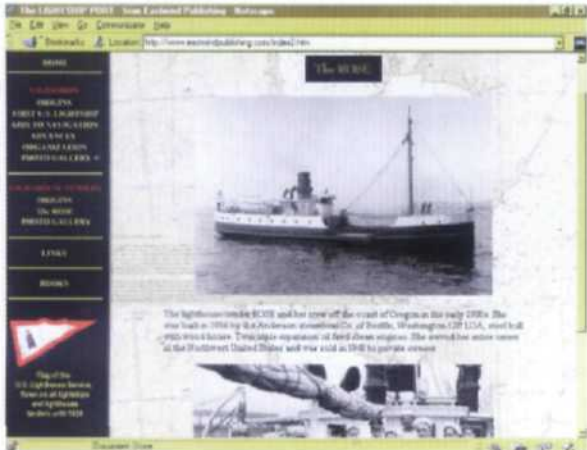
Latarniowiec SAN FRANCISCO #612, zbudowany w roku 1950, który służył przy SAN FRANCISCO CO, #612 w latarniowym statku 4650 latarniowym w Nantucket. (Galeria zdjęć "The Lightship Port")



Na latarniowcu sprawdzanie, czy światło działa jak należy, było niebezpieczną pracą dla załogi



Tender *MARIGOLD* służył na Wielkich Jeziorach, często w czasie srogich zim



Lightship Tender *THEROSE*, który pełnił służbę na początku XX wieku, z charakterystycznym dla statków zaopatrzeniowych czarnym kadłubem i białą nadbudówką

w części serwisu im poświęconej, ostatnie kilka wieków przed naszą erą wybrzeża rzymskie patrolowane były przez uzbrojone galery, niosące na maszcie światło - kosz z ogniem, dzięki czemu służyły one jako drogowskaz statkom handlowym i za postrach dla piratów. Powoli traciły jednak na znaczeniu, gdyż roztropni do bólu Rzymianie z czasem coraz częściej

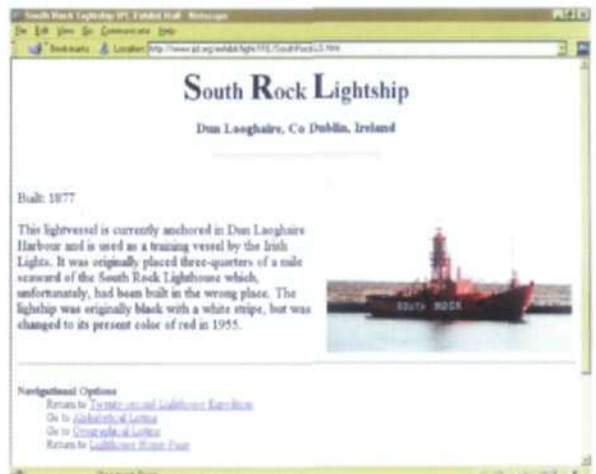
unikali podróży nocą, kiedy tylko było to możliwe (cecha nieobca i niektórym współczesnym żeglarzom morskim).

Historia latarniowców na dobre zaczyna się w roku 1731, kiedy Robert Hamblin, Anglik, a zatem za zgodą króla Jerzego II, wyposażył jednomasztowiec *NORE*, który rok później zajął pozycję koło Nore Sands u ujścia Tamizy. *NORE* przypominał słup rybacki i niósł dwa światła 12 stóp nad pokładem. Służba na latarniowcu okazała się bardzo ciężka, ale niezwykle przydatna, bowiem taki statek można było postawić na płytkich wodach, gdzie ruchome ławice uniemożliwiały wzniesienie stałej budowli, czy umiejscowić go daleko od brzegu, by wskazywał drogę nadpływającym z głębi oceanu jednostkom.

Dalsze strony serwisu "The Lightship Port" zawierają bardzo ciekawe informacje na temat budowy latarniowców i ewolucji ich konstrukcji oraz lekko zabarwioną humorem charakterystykę ciężkiej i monotonnej służby na nich - ponoć nawet marynarzy-weteranów kołysanie bezwładnego, zakotwiczonego statku przyprawiało o chorobę morską. Jest tu także opis pojawienia się pierwszego latarniowca u wybrzeży Stanów Zjednoczonych (Wiel-



Tender *IRIS* w czasie przybijania do latarni Delaware Breakwater w roku 1899



Latarniowiec *SOUTH ROCK* w Irlandii. Internet Public Library. Lighthouses: A Photographic Journey



Latarniowiec *FINNGRUNDET* w Szwecji. Internet Public Library. Lighthouses: A Photographic Journey



HURON Lightship Museum, Michigan

ka Brytania miała ich już wtedy co najmniej sześć), oczywiście wraz z jego zdjęciem oraz całą historią wkładu latarniowców w bezpieczeństwo w tym rejonie.

Chlubną kartę zapisały także mało widoczne statki, wożące zaopatrzenie latarniom morskim i obsługujące coraz liczniejsze boje. Tradycyjnie taki tender miał kadłub pomalowany na czarno, co ułatwiało konserwację w przypadku licznych otarć i wgnieceń (przy latarniach, usytuowanych często na samotnych skałach, nie ma przecież wygodnych przystani), a nadbudówkę na białą. Początkowo ich rolą było nie tylko wożenie zaopatrzenia na latarnie morskie i latarniowce, ale także holowanie tych ostatnich (początkowo, jak wiemy, nie wyposażonych w silniki) na pozycję czy do doku stoczniowego. Potem w miarę popularyzacji boi, po 1943 roku zaczęto nazywać je w amerykańskiej nomenklaturze nie tylko „Lighthouse Tenders”, lecz także „Bouy Tenders”. zaś kilka lat wcześniej dostały się pod zarządek Coast Guard i dlatego czasem noszą nazwę Coast Guard Cutters.

Serwis „The Lightship Port” oferuje jeszcze wiele ciekawych informacji, ale wielką zalelą tej elegan

ckiej i pięknej strony są także bardzo interesujące, archiwalne zdjęcia statków, latarniowców i tenderów, jak i odnośniki do innych stron im poświęconych oraz spis publikacji na ich temat.

Dzisiaj wiele z nich dopełnia swej służby już nie na straży szlaków żeglownych, ale jako ciekawe statki-muzea i to właśnie o nich można znaleźć najwięcej informacji w Sieci. Przykłady widnieją choćby w części Internet Public Library noszącej tytuł Lighthouses: A Photographic Journey (<http://www.ipl.org/exhibit/light/>), gdzie można znaleźć zdjęcia i garść informacji o takich latarniowcach, jak *SOUTH ROCK* w Irlandii, czy *FINNGRUNDET* w Szwecji. Wyłącznie latarniowcowi-muzeum *HURON*, jego historii, danym technicznym i zdjęciom poświęcona jest strona <http://www.oakland.edu/boatnerd/museums/huron/>.

Nie tylko suche, katalogowe fakty, ale i prawdziwe morskie opowieści, takie, których nie powstydziliby się żaden szanujący się zejman, zawiera serwis poświęcony latarniowcowi US Coast Guard LS#112 (WLS-534), zwanemu też *NANTUCKET* od jego przodka i akwenu działania (<http://www.homestead.com/nantucket/NANTUCKET.html>). Strona ta zrobiona jest przez byłych członków załogi tego statku i znaleźć tu można poza galerią jego zdjęć także historię jednostki, pełną listę załogi i właśnie te najcenniejsze autentyczne opisy przygód latarniowca i ludzi na nim służących.

Być marynarzem na takim statku to zapewne dla większości szczerów lądowych i wilków szuwarobagiennych synonim ciepłej, aczkolwiek nieco nudnawej posadki. Jednak, jak mogliśmy się przekonać w trakcie tego rejsu po Internecie, sami zainteresowani mają jednak na ten temat zupełnie odrębne zdanie. I to nie bezpodstawnie: jeżeli jesteś w stanie, bez uszczerbku dla zdrowia psychicznego i fizycznego, wysiedzieć 18 miesięcy na środku autostrady w mglistą i deszczową noc podczas trzęsienia ziemi, to znaczy, że dopiero wtedy nadajesz się do tej służby.



Latarniowiec *NANTUCKET* w Internecie